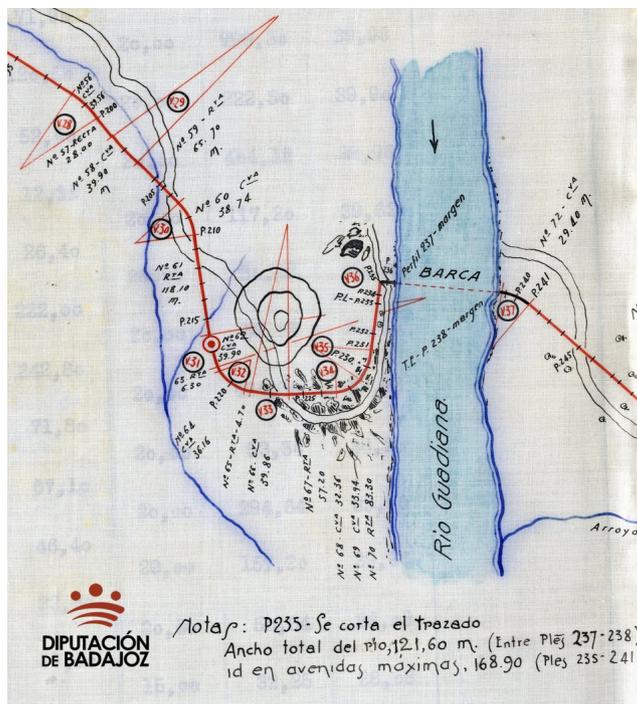


DOCUMENTO DEL MES

Abril 2020

Las barcazas sobre el Guadiana, un medio de transporte para paliar la incomunicación.



Código de referencia: ES.06015.ADPBA /DP.03.05.01.05 //C07619 .001
Título: Proyecto de camino vecinal de Castilblanco a la carretera de Herrera del Duque a la de Navahermosa a Logrosán.- (por la barca del Guadiana).
Fecha: 20/08/1928
Nivel de descripción: Unidad documental compuesta
Volumen y soporte de la unidad de descripción: 1 carpeta.

Descripción del documento

Presentamos este mes de abril un proyecto de camino vecinal de Castilblanco a la carretera de Herrera del Duque a la de Navahermosa a Logrosán (por la barca del Guadiana) de la Sección de Obras y Vías Provinciales que incluye, en uno de sus planos, el tramo de Castilblanco a la barca sobre el río Guadiana de 1928, realizado por Manuel Torres Moya. Este y algunos proyectos mas, sirven para ilustrar cual era la situación en la que se encontraban ciertos caminos vecinales de nuestra provincia que suspendían sus trayectos por la falta de construcción de puentes que redujeran los trayectos entre poblaciones de la época hasta los años setenta del siglo XX. Con el fin de evitar la incomunicación de las poblaciones vecinas y los rodeos excesivamente prolongados, desde tiempo inmemorial, se han utilizado barcas o barcazas sobre los ríos para el paso de personas, animales y vehículos como medio de transporte. En este sentido, las barcas han supuesto un medio muy eficiente para evitar el aislamiento de las poblaciones. Un sistema del mantenimiento del trasiego de personas y bienes a los pueblos, mercados y ferias.

En algunas situaciones los ríos han marcado las pautas en el funcionamiento de estas barcazas en función de las avenidas o sequías de estos, momentos en los que se interrumpía la comunicación.

Con el fin de mantener la conexión y evitar en la medida de lo posible este aislamiento, a finales de 1943 la Diputación Provincial de Badajoz asumió la titularidad de algunas barcas

DOCUMENTO DEL MES

Abril 2020

Las barcazas sobre el Guadiana, un medio de transporte para paliar la incomunicación.

que ya venían circulando, al menos que conociéramos, desde el siglo XVIII en estos parajes en los que vadear el río era imposible. Hablamos de los pasos de río en los caminos vecinales de Castilblanco a la carretera de Herrera del Duque a la de Navahermosa a Logrosán, Talarrubias a Navalvillar de Pela por Casas de Don Pedro y de Campanario a Orellana la Vieja (sobre el río Zújar). Son algunos de los ejemplos más claros de intervención de los operarios de Obras y Vías desde que en 1925 fueran cedidos los caminos vecinales por el Ministerio de Fomento de la nación a la Diputación Provincial de Badajoz.

Como hemos dicho anteriormente, tras el período de la Guerra Civil, algunos ayuntamientos no pudieron seguir manteniendo los gastos que suponían las instalaciones de las barcazas sobre el río Guadiana. De aquí que la Diputación interviniera, a petición de los propios ayuntamientos, con el fin de evitar la incomunicación y la pérdida de las labores propias de las personas que utilizaban la barcaza para su subsistencia. Muchos aparceros y trabajadores del campo necesitaban desplazarse a sus tierras de labor que se encontraban en orillas diferentes. De igual forma, la barca suponía un ahorro importante para aquellos trabajadores que se desplazaban con sus propios vehículos de motor, motocicletas, coches y pequeños camiones.

A finales de 1943 la Diputación se hizo cargo del servicio de la barcaza de Talarrubias. Para ello, tuvo que renovar totalmente las instalaciones, con nueva barcaza, nuevo cable y la construcción de

Descripción del documento

embarcaderos, casa y demás medios necesarios para el mantenimiento del servicio, entre otros, la contratación de los barqueros. Tras ser reflotado este paso de barcaza la Diputación consiguió mantener las mismas prestaciones a los mismos precios, es decir, que la ordenanza fiscal que regulaba el paso se mantuvo hasta los años cincuenta, en la que tuvo que ser reformada para poder mantener el servicio de barcaza en condiciones óptimas y ventajosas. Un año después, en 1944 el concesionario de la barcaza de Castilblanco solicitó que la Diputación se hiciera cargo de la misma. De nuevo fueron remozadas las instalaciones aunque la menor utilización de esta barcaza provocó que se mantuviera en cierto modo con las ganancias de la de Talarrubias.

De igual forma, y como necesidad de recuperar la comunicación, en 1945, varios alcaldes de la vega del Guadiana y río Matachel al sur de Mérida, concretamente, los ayuntamientos de Villagonzalo, Valverde Mérida, Don Alvaro, Guareña, Zarza de Alange (hoy la Zarza) y San Pedro de Mérida a fin de asegurar el tráfico y la vida económica de los mismos interrumpida desde hacía varios años por la falta de barcaza, solicitaron a la Diputación la creación de la misma. Al mismo tiempo, estos pueblos se comprometían con la Diputación a cubrir el déficit que pudiera existir tras la liquidación de ingresos y gastos por expresado servicio.

DOCUMENTO DEL MES

Abril 2020

Las barcazas sobre el Guadiana, un medio de transporte para paliar la incomunicación.

En octubre de 1960 un diputado solicitó la apertura nocturna de la barca de San Pedro de Mérida. Ruego al que accedió la presidencia.

Dos años mas tarde, el puente que unía Orellana la Vieja y Campanario, como consecuencia de la fuerte crecida, quedó destruido ,para suplir su ausencia ,hasta la construcción del nuevo se puso en servicio una barca costeada por Diputación.

Las barcas mantenían el servicio gracias al uso de una ordenanza fiscal. Los precios de la ordenanza oscilaban entre las 0,50 céntimos de pesetas ,de entonces, por persona y las 10 pesetas por un número superior a las diez cabezas de ganado cabrío, lanar o porcino.

La ordenanza disponía de una amplia gama de modalidades de tickets, así, eran objeto de la misma , peatones y ciclistas, caballería menor, caballería mayor, carro de una caballería, carro de dos caballerías, automóviles, camionetas, camiones, motocicletas motocicletas con sidecar, ganado cabrío, lanar y porcino, superior a veinte cabezas por barcaza, cerdos de matanza y vacuno.

Las barcas eran renovadas entre los cinco y ocho años de servicio. Todas las reparaciones de motor, apeaderos, transbordador de la barca y demás gastos de remozado de las mismas eran realizados por los talleres del Parque Móvil de la Diputación.

Por los proyectos de barca realizados en los años cincuenta y cincuenta y ocho conocemos los precios y los adjudicatarios de

Descripción del documento

las mismas. El coste de una barcaza, tomando como modelos la de Talarrubias se aproximaba a las 75.000 pesetas en 1950 y 90.000 en 1958. Eran necesarios para su construcción 16 metros cúbicos de madera de pino transportada en camiones desde la localidad de Arenas de San Pedro en Ávila desde la fábrica de aserrar y almacén de madera de Mariano Fernández Alonso. Los componentes de la barca eran madera e hierro. Las maderas se destinaban a los entarimados de la barca las cerchas interiores y exteriores con sus correspondientes guías, dos asientos a todo lo largo de la barca con sus cubiertas , el forro de fondo , las barandillas en ambos laterales y las planchas para bajarse. La impermeabilización de la barca se realizaba con brea de hulla.

Así pues, las barcas fueron una solución alternativa y necesaria para la comunicación a la falta de puentes sobre los ríos Guadiana y Zújar en nuestra provincia.

[Enlaces: acceso a descripción en Portal de Archivo](#)